



Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes des Bundesministeriums der Finanzen

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein und anerkannter Verbraucherverband mit über 22,4 Millionen Mitgliedern, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall, Krankheit sowie im häuslichen Bereich beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Der ADAC e.V. setzt sich intensiv für Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung ein. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC e.V. der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC e.V. für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC e.V. ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184 sowie im Europäischen Transparenzregister, Registernummer: 02452103934-97. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex betrieben.

Der ADAC e.V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes.

Übergeordnete Anmerkungen

Der ADAC begrüßt den vorgelegten Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen zur Absenkung der Luftverkehrsteuer grundsätzlich, da Deutschland im europäischen Vergleich durch hohe staatliche Standortkosten an Flughäfen auffällt. Die vom ADAC durchgeführte Analyse zu Inlands- und Kurzstreckenflügen zeigt deutlich, dass staatliche Steuern und Abgaben in Deutschland im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hoch liegen und insbesondere auf innerdeutschen Strecken erhebliche Preisbestandteile ausmachen. So fallen im Durchschnitt über 50 Euro staatliche Abgaben pro innerdeutschem Flug an, mit Spitzenwerten von über 70 Euro am Flughafen Frankfurt am Main.

Diese Kostenbelastungen treffen die Reisenden bei Ticketpreisen unmittelbar. Sie wirkt sich auch negativ auf das Angebot an Flugverbindungen für Verbraucher aus, denn der Luftverkehrsstandort Deutschland hat in den letzten Jahren an Attraktivität eingebüßt. Die Angebotsentwicklung in Deutschland verläuft im europäischen Vergleich deutlich schwächer; Airlines bauen Kapazitäten eher dort auf, wo Standortkosten geringer sind und Wettbewerbsbedingungen günstiger erscheinen. Dies bestätigt der ADAC Flugtest, der zeigt, dass Deutschland im Sitzplatzangebot hinter vergleichbaren europäischen Märkten zurückbleibt.

Vor diesem Hintergrund kann die Absenkung der Luftverkehrsteuer dazu beitragen, die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Luftfahrt zu verbessern und damit strukturelle

Verbesserungen in der Vielfalt der Flugdestinationen und der Anbieter zu ermöglichen, die mittel- und langfristig Verbraucherinnen und Verbrauchern zugutekommen.

Grundposition des ADAC

Der ADAC vertritt die Position, dass Deutschland auf ein leistungsfähiges, verlässliches und bezahlbares Flugangebot angewiesen ist. Der Luftverkehr bleibt insbesondere für längere Distanzen und internationale Verbindungen ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität. Die Politik ist gefordert, die Attraktivität des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu sichern, den Wettbewerb zu stärken und gleichzeitig klimafreundliche Entwicklungen voranzutreiben.

Der ADAC betont, dass hohe staatliche Standortkosten und Gebührenstrukturen das Angebot reduzieren, den Wettbewerb schwächen und letztlich die Preise für Kundinnen und Kunden erhöhen. Ebenso fordern wir umfassende Transparenz bei den Preisbestandteilen von Flugtickets sowie eine verlässliche Sicherung der Fluggastrechte. In Bezug auf die Luftverkehrssteuer setzt sich der ADAC dafür ein, diese perspektivisch in eine zweckgebundene Abgabe zu überführen, deren Einnahmen für die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe verwendet werden.

Strukturelle Verbesserungen im Markt – etwa durch mehr Wettbewerb – schaffen für Verbraucherinnen und Verbraucher größere Wirkung als rein fiskalische Anreize, die Unternehmen nicht zwingend an Passagiere weitergeben.

Bewertung des Referentenentwurfs

Die Absenkung der Luftverkehrssteuer kann aus Sicht des ADAC einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den deutschen Markt für Fluggesellschaften wieder attraktiver zu machen. Der innerdeutsche Flugverkehr ist stark konzentriert: Laut unserer Analyse werden rund 87 Prozent der erhobenen innerdeutschen Verbindungen von Lufthansa oder Eurowings bestritten. Dieser Umstand führt zu eingeschränkter Angebotsvielfalt, sinkendem Wettbewerb und tendenziell höheren Preisen für Verbraucherinnen und Verbraucher. Einige Wettbewerber haben in den letzten Jahren ihr Flugangebot in Deutschland unter Verweis auf hohe Kosten reduziert und sich von Standorten zurückgezogen.

Der ADAC geht davon aus, dass eine Senkung der Luftverkehrssteuer zur Reduzierung von Ticketpreisen genutzt werden kann, aber ebenso zur Verbesserung des Angebots für Reisende. Wenn niedrigere Standortkosten dazu beitragen, dass Airlines neue Strecken aufnehmen oder nach Deutschland zurückkehren, können Verbraucherinnen und Verbraucher mittelfristig mehr Auswahl, höhere Verlässlichkeit und wettbewerbsbedingt günstigere Preise erwarten. Dies entspricht dem verkehrspolitischen Ziel, die Angebots- und Standortqualität Deutschlands zu verbessern. Da die Wirkung solcher strukturellen Maßnahmen zeitverzögert eintritt, ist eine fortlaufende politisch-administrative Begleitung unerlässlich, um sicherzustellen, dass die finanziellen Entlastungen langfristig den gewünschten Nutzen für Verbraucherinnen und Verbraucher entfalten.

Die vorgesehene Gegenfinanzierung des Einnahmenausfalls des Bundes aus dem Einzelplan 12 Verkehr ist unbefriedigend. Es sollten andere Gegenfinanzierungen außerhalb des Einzelplans 12

gefunden werden. Ansonsten führt die aktuelle Planung dazu, dass Fördermittel an anderer Stelle im Verkehrsbereich fehlen oder öffentliche Investitionen unterbleiben. Dies hat negative Auswirkungen auf das Verkehrssystem. Gerade deshalb muss die geplante Reduzierung der Luftverkehrssteuer von Fluggesellschaften zu messbaren Verbesserungen für Reisende genutzt werden. Eine Beschränkung auf Bilanzverbesserungen für Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft kann nicht der Anspruch sein.

Forderung des ADAC

Der ADAC sieht in der geplanten Absenkung der Luftverkehrssteuer einen grundsätzlich sinnvollen Ansatz, verbindet damit jedoch einige Erwartungen und Empfehlungen für die weitere Ausgestaltung der Luftverkehrspolitik.

Erstens sollte die Steuerabsenkung als Teil einer umfassenderen Strategie verstanden werden, die darauf abzielt, den Luftverkehrsstandort Deutschland langfristig zu stärken. Ein verbessertes Wettbewerbsumfeld, zusätzliche Marktteilnehmer und ein breiteres Streckenangebot könnten maßgeblich dazu beitragen, Verbraucherinnen und Verbrauchern mehr Auswahl und mittelbar auch günstigere Preise zu bieten.

Zweitens erscheint es sinnvoll, die Wirkung der Maßnahme systematisch zu begleiten. Eine Überprüfung nach zwei Jahren – in Form eines transparenten Wirkungsberichts der Bundesregierung – würde ermöglichen, die Entwicklung des Angebots, die Wettbewerbsintensität, die Marktöffnung für zusätzliche Airlines sowie die Preisentwicklung differenziert zu beurteilen. Auf dieser Grundlage ließe sich klären, ob die politisch angestrebten Verbesserungen für Reisende tatsächlich eingetreten sind oder ob eine Anpassung der Steuerstruktur oder ergänzende Maßnahmen angezeigt sind.

Drittens wäre es hilfreich, parallel zur Steuerabsenkung weitere strukturelle Rahmenbedingungen zu stärken. Dazu gehören eine Überprüfung der Gebührenpolitik im Luftverkehr, mehr Transparenz bei den Preisbestandteilen von Flugtickets und eine verlässliche Sicherung der bestehenden Fluggastrechte – besonders vor dem Hintergrund laufender europäischer Reformprozesse.

Viertens könnte langfristig eine Weiterentwicklung der Luftverkehrssteuer hin zu einer zweckgebundenen Abgabe erwogen werden. Eine solche Ausrichtung würde es ermöglichen, Einnahmen gezielt in den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe zu lenken und damit nicht nur ökologische Ziele zu unterstützen, sondern zugleich Akzeptanz und Glaubwürdigkeit der Abgabe zu erhöhen. Dies würde außerdem dazu beitragen, ein attraktives Flugangebot in Deutschland für Reisende und Klimaschutz im Verkehr gemeinsam zu realisieren.

Fazit

Die Absenkung der Luftverkehrssteuer kann den Standort Deutschland stärken und neue Impulse für Wettbewerb und Angebot setzen. Entscheidend wird sein, ob sich dadurch die Marktvielfalt erhöht und Verbraucherinnen und Verbraucher spürbar profitieren. Der ADAC schlägt daher einen Überprüfungsmechanismus nach zwei Jahren vor, der dafür die notwendige Transparenz schaffen würde. Für die Gegenfinanzierung sollte eine andere Lösung, als die derzeit geplante, gefunden werden.

ADAC e.V.

Büro Berlin

Unter den Linden 38

10117 Berlin

E-Mail: buero-berlin@adac.de